

Mál nr. 132/2021

M og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B og
V3 v/ábyrgðartryggingar C

Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á Reykjanesbraut hinn 5. apríl 2020.**Gögn.**

1. Málskot, móttakið 06.04.2021, ásamt fylgiskjöllum 1-6.
2. Bréf V1, dags. 17.05.2021.
3. Bréf V2, dags. 20.04.2021 ásamt fylgiskjöllum.
4. Bréf V3, dags. 16.04.2021.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 8. apríl 2020, varð árekstur milli A, B og C við Vogaveg, Reykjanesbraut hinn 5. apríl 2020. Akstursskilyrði samkvæmt skýrslunni voru erfið, skafrenningur, þæfingur og svell á akbrautinni og útsýni skert. Í skýrslunni er sú lýsing höfð eftir öikumanni A að hann hafi ekið á um 50 kílómetra hraða á klukkustund þegar hann missti stjórn á A, ók utan í vegrið og snerist um 90 gráður. Þá hafi B ekið í hlið A og síðar C aftan á A. Samkvæmt lýsingu öikumanns B sá hann þegar A fór að snúast á veginum og hafi hann þá reynt að hemla en rekist utan í A að framan. Þegar A og B höfðu staðnæmst hefði C ekið framan á B þar sem hún hefði snúist í 180 gráður á veginum. Samkvæmt framburði öikumanns C tók hún eftir því þegar A og B lentu saman og hafi hún þá ekið C yfir á vinstri akrein til að forða frekari árekstri. Það hefði þó ekki dugað til því A hefði snúist á veginum og hefði C lent á henni.

Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að B bæri sök vegna tjóns á vinstra framhorni A og sitt eigið tjón á hægri framhorni, en C bæri sök vegna tjóns á vinstri afturhlið A, vinstra framhorni B og sitt eigið tjón.

M, sem er eigandi C, fellir sig ekki við þá sakarskiptingu og kemur í málskoti fram að að hans mati beri A alla sök á tjóni C, en ella verði sök skipt milli A og B. Í öllu falli beri C enga ábyrgð vegna þess tjóns sem varð á A og B. Eftir að A hafi misst stjórn á ökutækinu og A og B rekist saman hafi ökumaður C fært sig yfir á vinstri akrein til að forða árekstri en þá hafi A og B lent á C. Niðurstaða tjónanefndar virðist á því byggð að A og B hafi báðar verið kyrrstæðar við áreksturinn. Það stangist á við önnur gögn málsins og segi raunar í viðbótarframburði öikumanns A að það hafi ekki verið fyrir en eftir þennan síðari árekstur sem A staðnæmst. Áreksturinn við C hafi orðið þegar A og B komu stjórnlaust frá hægri akrein. Ljóst sé því að ökumaður C, sem hafi reynt að hemla, og sveigja frá til að forða árekstri, beri enga ábyrgð á tjóni á A og B.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, kemur fram að félagið telji rétt að byggja á frásögn aðila í lögregluskýrslu, en ekki síðar til komnum viðbótarframburði. Í lögregluskýrslu komi ekki annað fram en að A og B hafi verið kyrrstæðar þegar C lenti á þeim. Skylda hafi hvílt á öikumanni C um að haga akstri sínum þannig að hún hefði fullt vald á ökutækinu og gæti stöðvað það áður en kæmi að hindrun, sbr. 2. málslíð 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, og jafnframt hafi hvílt á henni sérstök skylda til að aka nægilega hægt miðað við aðstæður, þar sem umferðaróhapp hafði orðið á veginum og þar sem hálka var og takmarkað útsýni, sbr. o-lið, h-lið og b-lið 2. mgr. sömu greinar. Engin ábyrgð liggja hjá öikumanni A, sem hafi misst stjórn á ökutæki sínu og farið utan í vegrið en í kjölfar þess hafi B og C rekist á A og hvor aðra. A hafi þá ekki verið vanbúin miðað við aðstæður. Sé niðurstaða tjónanefndar í málinu því fullnægjandi.

V2, sem var váttryggjandi B tjónsdegi, og V3 sem var váttryggjandi C á tjónsdegi gera ekki sérstakrar athugasemdir vegna málsins.

Álit:

Í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, sem er frumgagn í málinu, kemur ekki fram í framburði A hvort A hafi staðnæmst áður en hún og C rákust saman. Í framburði B kemur hins vegar fram að C hafi ekið aftan á B eftir að A og B höfðu stöðvast. Framburður öikumanns C tekur aðeins til árekstrar A og C, en í síðar tilkomnum framburði hennar mun hún hafa sagst hafa lent á bæði A og B. Í framburði hennar segir að hún hafi farið yfir á vinstri akrein til að forðast að lenda líka í árekstri en að það hefði ekki dugað til því A „hefði snúist á veginum og hefði hún lent á henni“. Verður því ekki ráðið af framburði aðila í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu að A og B hafi enn verið á ferð þegar C rakst á þær. Í viðbótarupplýsingum frá öikumanni A kemur hins vegar fram að bifreið hans hafi ekki staðnæmst fyrir en eftir seinni áreksturinn, þ.e. eftir að A

og C rákust saman. Viðbótarupplýsingar frá ökumanni B eru ekki jafnskýrar hvað þetta varðar, en þar kemur fram að B hafi endað vinstra megin og „fengið“ C á bílinn hjá sér. Almennt verður ekki byggt á síðar til komnum framburði nema önnur gögn styðji við hann með afdráttarlausum hætti. Þrátt fyrir að atvikarás virðist öll hafa verið hröð verður því að miða við að árekstur A og B hafi verið afstaðinn þegar síðari áreksturinn átti sér stað. Samkvæmt framburði C í lögregluskýrslu ók hún á eftir A og B þegar hún varð vör við það að A missti stjórn á bifreið sinni og B ók á hana. Hafi C þá farið yfir á vinstri akrein til að forðast árekstur. Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga hvílir sú skylda á ökumanni að haga akstri sínum þannig að hann geti stöðvað ökutæki sitt á þeim hluta vegar sem fram undan er og hann sér yfir og áður en komið er að hindrun. Sérstök skylda hvílir á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður, þegar útsýni er takmarkað vegna birtu eða veðurs, þegar vegur er blautur eða háll, og þar sem umferðaróhapp hefur orðið, sbr. b-lið, h-lið og o-lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Þá skal ökutæki sem ekið er á eftir öðru ökutæki vera svo langt frá því að eigi sé hætt á árekstri þó ökutækið á undan stöðvist eða dregið sé úr hraða þess, og skal þess að jafnaði gætt að eigi taki minna en þrjár sekúndur að aka bilið milli ökutækjanna, sbr. 2. mgr. 18. gr. sömu laga. Samkvæmt lýsingu í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu svo og ljósmyndum af vettvangi má ráða að aðstæður hafi verið erfiðar, svell á veginum og útsýni skert. Verður samkvæmt framansögðu að telja að C hafi ekki gætt nægilega að framangreindum áskilnaði við aksturinn. Hvað C varðar er það því niðurstaða nefndarinnar að ökumaður hennar beri ábyrgð á því tjóni sem varð af árekstri A og C og B og C.

Niðurstaða.

Ökumaður C, ber sök vegna tjóns á vinstri afturhlið A, vinstra framhorni B og sitt eigið tjón.

Reykjavík 22. júní 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.